Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5906**

17. Wahlperiode 25. 05. 2011

Antrag

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Kai Gehring, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Weißbuch Verkehr für Trendwende der Verkehrspolitik in Deutschland und Europa nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die EU-Kommission hat am 28. März 2011 das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vorgelegt.

Darin wird festgestellt, dass das Verkehrssystem nicht nachhaltig ist. Der Energiebedarf des Verkehrs hängt zu 96 Prozent vom Öl ab. Öl werde in den kommenden Jahrzehnten knapper und aus zunehmend unsicheren Lieferquellen stammen. Für Ölimporte wurden 2010 in der EU 210 Mrd. Euro ausgegeben. Das Fazit lautet: „Wenn wir dieser Ölabhängigkeit nicht Herr werden, könnte dies einschneidende Auswirkungen auf die Fähigkeit zu reisen – auch auf unsere wirtschaftliche Sicherheit – haben und zu schweren Konsequenzen für die Preisstabilität, die Handelsbilanz und die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Wirtschaft insgesamt führen.“

Bei einer Trendentwicklung des Verkehrs in den nächsten 40 Jahren würde die Ölabhängigkeit des Verkehrs dem Weißbuch zufolge weiterhin nur geringfügig weniger als 90 Prozent betragen, der Anteil erneuerbarer Energien würde das 2020-Ziel von 10 Prozent nur unwesentlich überschreiten und der CO_2-Ausstoß würde 2050 – wie derzeit – um 30 Prozent höher ausfallen als 1990.

Die EU-Kommission will diese Trendentwicklung (Referenzszenario) brechen und setzt das Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgase bis 2050 gegenüber 1990 um 60 Prozent zu senken. Dies bedeutet aufgrund der in den letzten 20 Jahren um 30 Prozent gestiegenen CO_2-Emissionen aus diesem Sektor sogar eine Reduktion um 70 Prozent gegenüber dem Jahr 2008. Denn eine CO_2-Emissionsminderung um 80 bis 95 Prozent bis 2050 über alle Sektoren ist nach einer Analyse der EU-Kommission nur zu erreichen, wenn „der Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor, der eine wesentliche und immer noch wachsende Quelle solcher Emissionen darstellt, um mindestens 60 Prozent gegenüber 1990 gesenkt“ wird.

Für den innerstädtischen Verkehr wird das Ziel vorgegeben, dass bis 2030 50 Prozent weniger Fahrzeuge mit konventionellen Kraftstoffen betrieben wer-

den sollen. Bis 2050 soll der innerstädtische Verkehr gänzlich CO_2-neutral sein. Für die Stadtlogistik soll eine annähernd emissionsfreie Stadtlogistik sogar schon bis zum Jahr 2030 erreicht werden. Im Güterverkehr sollen bis 2030 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger verlagert werden, bis 2050 mehr als 50 Prozent. Ein Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen soll bis 2050 auf die Schiene verlagert werden. Der Luftverkehr soll im Jahr 2050 einen Anteil von 40 Prozent CO_2-emissionsarmer Flugkraftstoffe aufweisen. Die Emissionen aus Schwerölen im Seeverkehr sollen bis 2050 um mindestens 40 Prozent sinken. Bis 2050 soll die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe null sinken.

Die Internalisierung externer Kosten soll durch Entgelte für die Infrastrukturnutzung im gesamten Fernstraßennetz erfolgen. Auch für Pkw will die Kommission Leitlinien für Straßennutzungsgebühren und die Internalisierung externer Kosten erarbeiten. Außerdem wird in dem Weißbuch problematisiert, dass viele Verkehrsbereiche bei der Besteuerung im Vergleich zur übrigen Wirtschaft bevorzugt behandelt werden, namentlich die steuerliche Behandlung von Firmenwagen, die Freistellung des internationalen See- und Luftverkehrs von Mehrwertsteuern und Energiesteuern. Für die Erhebung einer Citymaut sollen europaweit harmonisierte Rahmenbedingungen entwickelt werden. Für eine nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderung sollen Maßnahmen zur weiteren Integration der Personenverkehrsträger festgelegt werden. Es sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um Multimodalität zu fördern.

Unter den Maßnahmen zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums findet sich die Forderung nach einer strukturellen Trennung von Netz und Transport für den Eisenbahnverkehr. Zur Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums soll ein modernisiertes Flugverkehrsmanagementsystem (SESAR) bis 2020 verwirklicht werden.

Während die Langfristziele bis 2050 durchaus ambitioniert sind, fehlen häufig Mittelfristziele oder sie sind zu schwach formuliert. So entspricht das Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgase bis 2030 um 20 Prozent gegenüber 2008 zu senken, bezogen auf das Jahr 1990 sogar noch einer Zunahme um 8 Prozent. Während die CO_2-Emissionen des Verkehrs nach der Mittelfristvorgabe zwischen 2010 und 2030 nur um rund 1 Prozent jährlich sinken müssten, wäre im Zeitraum 2030 bis 2050 eine jährliche Abnahme von mehr als 3 Prozent notwendig, um das Langfristziel zu erreichen. Ambitionierte Reduktionsanstrengungen werden damit auf die lange Bank geschoben.

Dennoch bleibt festzuhalten, dass mit diesen Langfristzielen, sollten sie verbindlich werden, wichtige Rahmenbedingungen für die zukünftige Verkehrspolitik der EU und ihrer Mitgliedstaaten gesetzt werden. Denn Entscheidungen, die heute getroffen werden, sind ausschlaggebend für das Jahr 2050. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass für Planung, Bau und Ausrüstung der Infrastruktur viele Jahre zu veranschlagen sind und sich die Lebensdauer von Zügen, Flugzeugen und Schiffen in Jahrzehnten bemisst. Die EU-Kommission mahnt daher ein sofortiges Handeln ohne Zögern an.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Kritik der EU-Kommission, dass unser Verkehrssystem nicht nachhaltig ist und bei Fortschreibung des Trends weder die Ölabhängigkeit verringert wird noch die Klimaschutzziele der EU erreicht werden;
- , dass sektorspezifische CO_2-Minderungsziele für den Verkehr benannt werden;
- , dass Ziele zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf den Schienen- und Schiffsverkehr benannt werden;

- , dass Ziele für einen emissionsfreien Stadtverkehr aufgestellt werden;
- , dass die vollständige Internalisierung aller externen Kosten angestrebt wird;
- das Ziel der Aufhebung von Wettbewerbsverzerrungen aus der ungleichen Besteuerung von Verkehrsmitteln.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- öffentlich festzustellen, dass eine Trendwende in der Verkehrspolitik notwendig ist, um die langfristigen Klimaschutzziele, die die EU vorgibt, zu erreichen;
- bei den Beratungen des Weißbuchs und seiner Schlussfolgerungen im EU-Verkehrsministerrat darauf zu dringen, dass für das Jahr 2020 ein CO_2-Minderungsziel von mindestens 25 Prozent, für 2030 von mindestens 40 Prozent, für 2040 von mindestens 55 Prozent und für 2050 von mindestens 70 Prozent gegenüber 1990 EU-weit beschlossen wird, um einen konsistenten Reduktionspfad zur Erreichung des Gesamtziels von 80 bis 95 Prozent der Treibhausgasemissionen bis 2050 einzuschlagen und auch die anderen Langfristziele mit ambitionierten Mittelfristzielen zu unterlegen;
- endlich das schon im Januar 2010 angekündigte sektorspezifische Energie- und Klimakonzept für den Bereich Verkehr vorzulegen, das sich an den vorgenannten Zielen orientiert und dabei die Maßnahmenvorschläge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/4040 berücksichtigt;
- eine Strategie vorzulegen, mit der die Ölabhängigkeit des Verkehrs drastisch reduziert werden kann und der Anteil an biogenen Kraftstoffen auf ein nachhaltig produzierbares Maß begrenzt wird, die dort zum Einsatz kommen, wo es an technischen Alternativen zum Verbrennungsmotor fehlt;
- durch den verstärkten Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien zur Verkehrssteuerung eine intelligentere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen zu ermöglichen, um Überlastsituationen effizient abzubauen, anstatt in teure neue Infrastruktur zu investieren;
- im Infrastrukturbereich Mittel vom Neu- und Ausbau auf die Erhaltungs- und Bestandsnetzpflege umzuschichten und Neu- und Ausbauprojekte einem zwingenden Nachhaltigkeitscheck unter Berücksichtigung von Klimaschutz und demografischem Wandel zu unterziehen;
- im Eisenbahnsektor durch einen massiven Infrastrukturausbau, die Förderung des Wettbewerbs und eine Strukturreform bei der Deutschen Bahn AG, die eine klare eigentumsrechtliche Trennung von Netz und Transport beinhaltet, die Weichen für die im Weißbuch geforderte Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene zu stellen;
- zur Bewältigung des gestiegenen Frachtaufkommens sowohl im Kurzstreckenseeverkehr innerhalb der EU als auch im Seeverkehr mit der übrigen Welt den Jade-Weser-Port international als zentralen deutschen Tiefwasserhafen zu etablieren sowie auf eine Kooperation der deutschen Seehäfen und enge Abstimmung mit den europäischen Mitbewerbern zu dringen, um unnötigen Verkehr quer durch Europa zu vermeiden;
- eine Strategie für die Förderung des klimaschonenden öffentlichen Personennahverkehrs zu entwickeln, dabei für eine langfristige Finanzierungssicherheit zu sorgen und mit den Novellierungen des Personenbeförderungsgesetzes und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für eine Stärkung der Aufgabenträger und des Wettbewerbs zu sorgen, um eine effiziente Mittelverwendung zu gewährleisten;

- die Anlastung aller externen Kosten und die Beseitigung aller wettbewerbsverzerrenden Steuersubventionen der einzelnen Verkehrsträger voranzutreiben und dabei insbesondere die Lkw-Maut sukzessive auf alle Straßen und auf alle Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen auszuweiten, wie in der Schweiz bereits realisiert, sowie einen Ausbau der Nutzerfinanzierung von Wasserstraßen zu prüfen;
- einen „Aktionsplan Multimodalität und Intermodalität“ zu entwickeln, der eine mit konkreten Maßnahmen, Zeitplänen und Finanzmitteln unterlegte Strategie für eine bessere Integration der Verkehrsträger sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr enthält und die Hemmnisse für die kombinierte Mobilität und den kombinierten Verkehr beseitigt;
- durch eine umfassende Förderung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad kostengünstig Klimaschutzpotenziale im Verkehr zu heben und dies als zentralen Bestandteil des Ziels für einen emissionsfreien Stadtverkehr in die Beratungen zum Weißbuch Verkehr und seine Schlussfolgerungen einzubringen.

Berlin, den 25. Mai 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333